

مسؤولية الناقل البحري للركاب

Responsibility of the sea carrier for passengers

تيانتي مريم

سنة رابعة دكتوراه، جامعة تلمسان

merientienti@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2019-01-26 تاريخ القبول: 2019-05-19 تاريخ النشر: 2019-06-02

ملخص

حظيت مسؤولية الناقل البحري في ظل النظم القانونية الوضعية باهتمام كبير، بل إن تقنين هذه المسؤولية ووضع قواعد محددة لها كان هو الهدف الذي ينادي المجتمع الدولي لإقراره من خلال المعاهدات الدولية المختصة و الواقع أن هذا الاهتمام كان له ما يبرره بالنظر للواقع العملي في النقل البحري أنذاك حيث كان الناقلون يرفضون أي فكرة لتحميلهم المسؤولية بمقتضى هذا العقد فيشترطون على الشاحنين أو الركاب إعفائهم منها مستغلين احتكارهم لهذا النوع من النقل مما الحق أضرارا كبيرة بالمتعاقدين معهم و أطراف أخرى كثيرة .

الكلمات المفتاحية :

الناقل البحري ، المسؤولية ، الراكب ، الخطأ، التأخير.

Abstract:

The liability of the maritime carrier under the legal systems of the State of the Territory was of great interest. The codification of this responsibility and the establishment of specific rules for it were the objective that the international community called for its adoption through the relevant international treaties. This fact was justified in view of the practical reality of maritime transport Where the carriers refused any idea to charge them under this contract, they require the shippers or passengers to exempt them, exploiting their monopoly of this type of transport, which caused great damage to the contractors and many other parties.

key words :

Sea carrier, liability, passenger, fault, delay.

مقدمة :

القاعدة في مجال الصياغة القانونية السليمة أن المشرع يبحث عن مصالح الأطراف و يوازن بينها و لا يغلب احداها على الأخرى ، إلا أن المشرع في مجال النقل قد نظر إلى المخاطر التي يتحملها الناقل و الناقل البحري على وجه الخصوص . و خصه ببعض المميزات و هذا يتضح جليا من نصوص القانون بل إن نصوص القانون للنقل الجوي قد نهجت ذات النهج و لم يخرج عن هذا الاتجاه المشرع الأجنبي و المثال على ذلك قانون 1966 بفرنسا سواء في مجال البحر أو الجو .

و هذه الميزة التي خص بها المشرع الناقل تتضح جليا عندما نجد أنفسنا أمام نظام المسؤولية التي يقوم على الخطأ الواجب الإثبات ، ومع الافتراض أنها مسؤولية تقوم على أساس من الخطأ المفترض إلا أن كليهما يشتركان في نقطة رئيسية و هي مفهوم الخطأ في الحالتين الذي يتضح أنه واحد في كلتا الحالتين : فهي إذن مسؤولية محكومة بفكرة الخطأ ذاتها ، مما يترتب معه أن غياب الخطأ يؤدي بالضرورة إلى تحرير الناقل في عقد نقل الأشخاص بالبحر¹ (موسى، 1996، ص 16) . فالمشرع الجزائري نظم أحكام المسؤولية للناقل البحري من خلال الفصل الثالث من الباب الخامس و دعاوى التعويض من نفس الباب في الفصل الرابع . فيا ترى متى تقوم مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ؟ و كيف نظمها المشرع الجزائري ؟ . و للإجابة على هذه الاشكالية سنتبع الخطة التالية :

المبحث الأول : فكرة الخطأ لصالح الناقل

و فيه نتناول :

المطلب الأول : مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل الأشخاص

نصت المادة 262 من القانون البحري على أن : " يسأل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عليه العقد إلا إذا أثبت أن هذا التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ¹ " (بينما المشرع الجزائري لم يشر إلى ذلك بل اكتفى وفق ما تنص عليه الاتفاقيات الدولية . غير أن اتفاقية بروكسل وكذلك اتفاقية أثينا لم يتعرضا لمسألة التأخير) .

و التساؤل الذي يمكن أن يطرح على بساط البحث فيما يتعلق بهذا النص هو : ما مدى الشدة التي يتسم بها ؟ و بتحليل هذا النص نجد أن المشكلة الرئيسية و الأساسية وراء هذا النص أن نقل الأشخاص كنقل البضائع يحمل في طياته أحداثا غير منتظرة في طريق الرحلة البحرية ، رغم أنها قد تكون متوقعة فمثلا رحلة إلى القطب الجنوبي أو الشمالي قد تضطره قبطان السفينة أن يتخذ الكثير من الحيطة حتى لا يصطدم بجبال الجليد التي تحيط به من كل ناحية ، و كذلك المخاطر الأخرى التي تكتنف هذه المنطقة من العالم { القارتين الجديدتين : أرتيك - أنترنيك }

كل هذه العقبات هي و لا شك السبب الرئيسي في التأخير لهذا كان من المنطقي ألا نبحث عن مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات لأن الناقل كان جل همه في المقام الأول هو تأمين سلامة المسافرين ، ومن هنا نفهم سكوت الاتفاقيات الدولية عن التعرض لمسؤولية الناقل في حالات التأخير في نقل المسافرين .

إلا أن القوانين الحديثة و من بينها بالطبع القانون المصري رقم 8 لسنة 1990 و كذلك القانون الفرنسي لعام 1966 لم تترك مسألة التأخير في عقد نقل الأشخاص بل تعرضت لها صراحة ، لأن النقل البحري لم يعد كما كان في قديم الزمن و بالرغم من تطور وسائل العلم الحديث إلا أن مخاطر البحر الطبيعية مازالت كما هي ، لهذا كان منطوقا أن تعالج مثل هذه القوانين مسؤولية الناقل عن التأخير و لكنها أي هذه المسؤولية لم تعالجها هذه القوانين بشيء من الشدة ، بل نجد أن القانون الفرنسي قد بناها على أساس من الخطأ القابل لإثبات العكس في إطار شروط محددة ، و لقد نهج المشرع المصري ذات النهج عندما جعلها مسؤولية مفترضة في بادئ الأمر ، ثم على الخطأ المفترض إلا أن الناقل أن يثبت أن الضرر يعود لسبب أجنبي ، أي أن الناقل بالرغم من أنه تقع على كاهله مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض إلا أن هذه المسؤولية تنتفي بإثبات السبب الأجنبي و يشترط في حالة ثبوت التأخير أن يترتب عليه ضرر للمسافر .

و لكن هذه التشريعات التي تعرضت لمسألة التأخير في نقل الأشخاص لم تعالج الخطأ بطريقة إجمالية أو مجردة لأنها لم تكثف فقط بالقول بأن الناقل مسؤول في حالة التأخير بل فرقت بين حالات التأخير المختلفة ، و جعلت من التأخير الكبير محلا للمسؤولية ، و أعفته في حالة التأخير اليسير و كذلك فرقت بين توقف الرحلة بعض الوقت أو توقفها مدة كبيرة و حالة تعذر السفر¹ (موسى، 2007، ص 19) .

الفرع الاول : حالة تعذر السفر

" إذا تعذر السفر بسبب لا يرجع إلى الناقل فسخ العقد دون تعويض و إذا ثبت أن المانع من السفر يرجع إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة و يفترض أن تعذر السفر يرجع إلى فعل الناقل حتى يقوم الدليل على غير ذلك " ¹ (المادة 1/254 من قانون التجارة البحرية المصرية).

و يفرق النص فيما يتعلق باستحقاق التعويض بين فرضين ، فإذا كان المانع منسوبا إلى فعل الناقل التزم بتعويض يعادل نصف الأجرة و لا يلزم بأي تعويض في الفرض العكسي ، و تيسيرا للمسافر افترض النص نسبة المانع إلى الناقل حتى يقيم - أي الناقل - الدليل على خلاف ذلك و التعويض الذي يقرره النص ليس تعويضا جزافيا على نحو ما يوحي ظاهر النص بل هو حد أقصى لا يمكن أن يحكم به على الناقل ، و على ذلك فإنه إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب المسافر نقل قيمته النقدية عن نصف الأجرة تعين الحكم بتعويض يوازي مقدار الضرر الحقيقي الذي لحق بالمسافر.

الفرع الثاني : التأخير لمدة طويلة

و باستقراء المادة 2/ 254 يتضح أنها تعرضت للحالة التي بدأ فيها السفر و لكنه يتوقف فنصت على أنه :

" إذا توقف السفر لمدة ثلاثة أيام ، جاز للمسافر فسخ العقد مع التعويض المناسب عند الإقتضاء ، و يعفى الناقل من الالتزام بالتعويض إذا ثبت أن سبب التوقف غير راجع إليه ، و لا يجوز الفسخ إذا قام الناقل بنقل المسافر إلى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول و على سفينة من ذات المستوى " .

و البين من النص السالف الذكر أنه يكون للمسافر فسخ العقد و التعويض إن كان له مقتضى إذا بدأ السفر ثم توقف لمدة تتجاوز ثلاثة أيام إلا أنه يبقى أن الناقل لا يلتزم بأي تعويض إذا أثبت أن سبب توقف السفر غير راجع إليه ، و مثال ذلك أن يكون راجعا إلى أمر من السلطة المحلية بعدم مغادرة الميناء . و يبقى أنه لا محل للفسخ إذا استطاع الناقل تدبير الأمر لنقل المسافر إلى مكان الوصول في ميعاد معقول بسفينته على مستوى السفينة التي توقفت عن السفر و ذلك لانتفاء عله الفسخ في هذه الحالة¹ (حمدي، 2007، ص 804) .

المطلب الثاني : تداخل التزام سلامة المسافرين مع الالتزام بعدم التأخير

عندما تكون سلامة المسافرين محل تساؤل إذا تخلف الناقل عن اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على سلامة المسافرين و يتمثل خطأ الناقل في هذه الحالة في أنه لا ينفذ التزامه بالمحافظة على سلامة المسافرين مما يترتب معه أيضا تأخر المسافرين و المسافرين الآخرين عن الوصول في الميعاد المحدد ، فهل يستطيع المسافرين في هذه الحالة أن يجمع بين التعويض المتعلق بالضرر الذي لحقه في بدنه و كذلك الضرر المترتب على التأخير ؟ القانون الفرنسي و بعض القوانين للدول الأخرى و من بينها الولايات المتحدة الأمريكية تسمح بهذا الأزواج في الجمع بين التعويضين ، إلا أن القانون المصري لا يسمح بهذا الجمع ، و ذلك بتحديد الحد الأقصى للتعويض الاجمالي بمبلغ 150 جنيه مصري¹ (موسى، ص 28) .

بينما المشرع الجزائري أقر أن تكون مسؤولية الناقل في حالة الوفاء أو الإصابات الجسمانية لأحد المسافرين أو في حالة ضياع الأمتعة أو الخسائر التي تلحق بالأمتعة محدودة بالمبالغ المحسوبة حسب المبادئ المعدة لهذا الشأن في الاتفاقيات الدولية و التي تكون الجزائر طرفا فيها² (المادة 848 من القانون البحري الجزائري).

و نجد في ذات الوقت أنه يمكن للمسافر على سفينة فرنسية أو أمريكية أن يجمع بين التعويض عن الأضرار التي تلحقه عن الأضرار الجسمانية و كذلك التعويض عن التأخير بل يمكن للمسافرين الآخرين الذين لم تلحقهم أضرار بدنية مباشرة بل أضرار نفسية أن يجمعوا بين التعويض الناتج عن الضرر المترتب عن التأخير و التعويض أيضا عن الأضرار التي تبثت عن الألام النفسية التي أصابتهم ، إلا أن عليهم أن يثبتوا علاقة السببية بين الأضرار الجسيمة و ضرر التأخير الذي أصابهم .

فالخطأ الذي يجمع بين الضرر الجسمني و ضرر التأخير أثير صراحة إليه في القانون المصري . بينما المشرع الفرنسي أشار إلى الخطأ التجاري في تنفيذ التزام الناقل البحري للركاب . غير أن هذا المصطلح عادة ما تستخدم في نقل البضائع فإيا ترى كيف يمكن أن تكون طبيعة هذا الخطأ التجاري في حالة تنفيذ عقد نقل الأشخاص ؟

في عقد نقل البضائع نجد أن الخطأ التجاري يتمثل في طريقة المحافظة على البضاعة - سواء في مرحلة الشحن أو التخزين أو التفريغ - أو تجهيز المكان الملائم للبضاعة داخل عنابر السفينة .

أما في عقد نقل الأشخاص فمن الصعب تصور مثل هذا الخطأ إلا إذا اعتدى أحد رجال الطاقم جسمانيا على أحد الركاب فأحدث له جرحا في بدنه ، في مثل هذه

الحالة المحاكم الأمريكية اعتبرت هذا الخطأ هو خطأ تجاريا يستوجب مساءلة الناقل .

و أيضا يمكن تصور الخطأ التجاري في عدت حالات منها : حالة إعداد و تجهيز السفينة لرحلة معينة ، فلما تقوم بتحليل المثل الأمريكي المتمثل في إعتداء أحد البحارة على المسافرين ، فإنه يدخل أساسا في المحافظة على سلامة المسافرين و بهذا فإن فكرة الخطأ التجاري تتلاشى تماما أو تكون قد أفرغت كلية من مضمونها .

و بهذا فإن مفهوم الخطأ التجاري في مجال نقل الأشخاص يصير من الصعب تحديده و لذلك لابد من اللجوء على فكرة الخطأ المربح *faute lucrative* و الذي يمكن أن يتضح جليا من تغيير مسار السفينة ، مما يؤدي إلى تأخير وصولها حتى نهاية رحلتها .

وإذا كان المشرع الفرنسي لم يربط صراحة بين التأخير و الخطأ التجاري نجد أن المشرع المصري أشار بوضوح إلى التأخير الناتج عن تغيير مسار السفينة¹ (المادة 255 من القانون البحري المصري) حيث ألقى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن التأخير إذا كان قد أعلن عنه قبل قيام الرحلة البحرية وأعطى المسافرين الحق في فسخ التعاقد مع طلب التعويض إن اقتضى الأمر ذلك² (موسى، 1996، ص 21) .

المبحث الثاني : حالات مسؤولية الناقل البحري للركاب

كان القضاء قديما يأخذ بمبدأ مسؤولية الناقل التقصيرية عن الحوادث التي تصيب الراكب أثناء النقل ، و يلزم مدعي التعويض إثبات الخطأ للناقل . أما اليوم فقد استقر القضاء على أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية تعاقدية على أساس أن عقد النقل ينشئ التزامات على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب أي بإيصاله سالما إلى المكان المقصود . و هو التزام بنتيجة يتحقق الاخلال به بمجرد عدم تحقيق النتيجة و ثبوت وقوع الحادث ، و لا ترتفع مسؤولية الناقل عن هذا الاخلال إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب¹ (طه، 2006، ص 320) .

و يكون الناقل للأشخاص مسؤولاً في ثلاث حالات و هي الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ النقل ، والأضرار المادية التي تلحق الأمتعة التي تسلّم إلى الناقل و الأضرار الناشئة عن التأخير في الوصول ² (دويدار، 1996، ص93).

فالمشرع الجزائري أوضح الحالات التي يكون الناقل مسؤولاً فيها معبرا عنها بالضرر المؤدي للوفاة و الإصابات الجسمانية للراكب و كذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل و له علاقة بالملاحة أو باستغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم ³(المادة 842 من القانون البحري الجزائري) .

المطلب الأول : وضعيات مسؤولية الناقل البحري للأشخاص

جاءت اتفاقية أثينا لعام 1974 الخاصة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا لتضع المسؤولية على عاتق الناقل الذي يبرم العقد بنفسه أو بالنيابة عنه سواء قام بتنفيذه فعلا كله أو جزء منه ، حيث أظهرت ذلك المادة الرابعة الخاصة بالناقل الفعلي في فقرتها الأولى بأنه : " عندما يعهد الناقل بتنفيذ النقل أو جانب منه إلى ناقل منفذ فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها وفقا لأحكام هذه الاتفاقية و إلى جانب ذلك فإن الناقل المنفذ سيكون خاضعا هو و مستخدمون ووكلاؤه لأحكام هذه الاتفاقية و متمتعاً بها فيما يتعلق بالجانب الذي ينفذه من عملية النقل و حددت الاتفاقية في فقرتها الرابعة من المادة الرابعة بأن تكون مسؤولية الناقل و الناقل المنفذ حيثما يكونان مسؤولين معا في حدود ذلك مسؤولية تضامنية و انفرادية ¹(الجميل، 2015، ص112) .

و قد جعلت الاتفاقية من الناقل الذي يتعاقد و يعهد بعملية النقل إلى شخص آخر في كل الرحلة أو جزء منها مسؤولاً عن تنفيذ عقد النقل و تقع عليه المسؤولية عن الإخلال بأي من الالتزامات الواقعة عليه بموجب عقد النقل و جعلت أيضا الناقل (المنفذ) الفعلي مسؤولاً هو الآخر بمقتضى الاتفاقية عن الجزء من الرحلة أو كل الرحلة حسن ما تم الاتفاق بينه و بين الناقل المتعاقد الآخر عن الإخلال بالالتزامات الواقعة عليه بمقتضى عقد النقل و كذلك جعلت للمضروب من تنفيذ عقد النقل الحق في الرجوع على كل من الناقل المتعاقد و الناقل المنفذ للحصول

على التعويض سواء كانا في ذلك متضامنين أو منفردين¹ (دويدار، 1993، ص93).

الفرع الأول: الأضرار البدنية

يكون الضرر بدنيا متى كان ماسا بسلامة المسافر الجسدية . و يوصف الضرر البدني كثيرا بالأذى البدني ، و تتمثل أقصى درجاته في ازهاق الروح أي الوفاة . و هو نفس ما تبناه المشرع الجزائري من خلال مواد التقنين البحري و بالتحديد من خلال المادة 843 منه السالفة الذكر .

و يشمل الضرر البدني كذلك كافة المظاهر الأخرى لانتهاك السلامة الجسدية للمسافر مثل الجرح و النزيف و بتر الأطراف و الكسور و الشروخ و الحروق و الكدمات و الأمراض التي يسببها حادث أثناء الرحلة و منها الأمراض العصبية و يكون الناقل مسؤولا عن تعويض جميع هذه الأضرار² (طه، 2006، ص324).

و إذا نشأ عن الحادث وفاة الراكب ، جاز للورثة أن يطالبوا الناقل بالتعويض طبقا لأحكام التعاقد لمصلحة الغير . و ليس ثمة ما يمنع الورثة من الرجوع على الناقل بصفته حارسا للسفينة استنادا إلى أحكام المسؤولية الناشئة عن الجوامد . و لا يستطيع الناقل درء هذه المسؤولية إلا إذا أثبت القوة القاهرة أو خطأ المتضرر³ (المادة 10 / 3 من اتفاقية بروكسال لنقل المسافرين بحرا لعام 1961). أما إذا حصلت الوفاة أو الإصابة الجسيمة على أسباب خارجة عما حددته المادة الرابعة فإن عبء الإثبات الخطأ الناقل يقع على عاتق المسافر.

الفرع الثاني: الأضرار المادية

أما بخصوص مسؤولية الناقل عن فقدان الأمتعة فإن أحكام المسؤولية عن ناقل البضائع هي التي تطبق على نقل الأمتعة¹ (عباينة، 2015، ص218). إلا أن القانون ميز بين نوعين من الأمتعة : الأمتعة المسجلة و الأمتعة الغير مسجلة .

1 - الأمتعة المسجلة :

و هي تلك التي يسلمها الراكب بموجب إيصال يكلف الناقل بحفظها و يتم تسجيل هذه الأمتعة في دفتر خاص .

و قد أدخلت أيضا السيارات و غيرها من المركبات التي يسلمها الراكب للناقل في عداد الأمتعة ، لذلك كان لا بد أن يحدد لها قيمة للتعويض في حالة الهلاك أو التلف و لما كانت تلك الأمتعة في حيازة الناقل ، وهو مسؤول عنها و بالتالي حددت قيمة للتعويض ، غير أن الناقل لا يعد مسؤولا عن أمتعة الغير و المركبات المنقولة بالنسبة للخسارة أو الأضرار الناشئة عن الأخطاء الملاحية المسيبة من الريان أو المرشد أو المندوبين الآخرين عن الناقل في ملاحه السفينة² (عنبر، 2014، ص 281) .

أما بشأن تقادم الدعوى الناشئة عن نقل الأمتعة عامين من اليوم التالي ليوم مغادرة المسافرين السفينة / أو اليوم التالي لليوم الذي كان يجب أن يغادر فيه³ (المادة 844 من القانون البحري الجزائري).

2 - الأمتعة الغير مسجلة :

و هي تلك الأغراض الشخصية التي يحتفظ بها المسافر عند صعوده إلى مركبة النقل و لا يعهد بها إلى الناقل لنقلها . و طبقا للقانون لا يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الغير مسجلة مالم يثبت للمسافر أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه¹ (المادة 845 من القانون البحري الجزائري) .

فالمسافر قد احتفظ بحيازة أغراضه الخاصة² (دويدار، 1996، ص92) و بتالي لكي يثير مسؤولية الناقل عليه أن يثبت ذلك هو .

إضافة إلى أن الناقل لا يعد مسؤولا عن فقدان النقود و السندات و الأشياء الأخرى ذات القيمة كالذهب و الفضة الساعات و المجوهرات و الآثار الفنية ، ماعدا الاتفاق الصريح و الكتابي³ (المادة 846 من القانون البحري الجزائري).

الفرع الثالث : التأخير في الوصول

يكون الناقل مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمسافر نتيجة التأخير في الوصول. و الجدير بالإشارة إلى أن التأخير قد يجد مصدره في أحد أحداث ثلاثة :

عيب مركبة النقل المستخدمة في انجاز عملية النقل ، أو خطأ قائد المركبة أو أي تابع آخر للنقل ، أو حادث استثنائي وقع أثناء الرحلة . و يكون الناقل مسؤولا إذا كان التأخير نتيجة عيب في مركبة النقل لأنه مسؤول عن إعداد المركبة على النحو يجعلها صالحة لإنجاز عملية النقل . و إذا كان التأخير عائدا إلى خطأ أحد التابعين فقد أشار القانون إلى أن الناقل يكون مسؤولا عن أفعال الأشخاص الذين يستخدم في تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل .

أما الأحداث الاستثنائية التي قد تقع أثناء الرحلة فمنها ما يؤدي إلى ثبوت مسؤولية الناقل و منها مالا يؤدي إلى هذه النتيجة فمتى توافرت في الحدث خصائص القوة القاهرة لم يعد الناقل مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن

التأخير في الوصول و الجدير بالإشارة إلى أن التأخير في ذاته ليس موجبا للتعويض ما لم ينتج أنه ضرر يلحق بالراكب . و المثال على ذلك إضاعة فرصة عمل أو اشتراك في مسابقة أو حضور مناسبة هامة نتيجة التأخير في وصول مركبة النقل إلى مكان الوصول أما إذا كان هناك تأخير لم يلحق ضررا بالراكب لا يكون الناقل ملتزما بأداء أي تعويض . لذلك يجب على الراكب أن يقيم الدليل على الضرر الذي لحق به من جراء التأخير إذا أراد الحصول على التعويض من الناقل¹(دويدار، 1999، ص97) .

المطلب الثاني : حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل و حالات التشديد فيها
التعرض على حالات التخفيف و الإعفاء من المسؤولية يقتضي الأمر التعرض للإعفاءات الكلية و الجزئية بشكل عام ثم التعرض للبطلان الذي يمتد ليشمل الشروط التي يكون من شأنها التعديل من أوصاف المسؤولية ، كما نوضح حالات التشدد في المسؤولية¹ (الجميل، 2015، ص195).

الفرع الأول : الإعفاء من المسؤولية

إعفاء الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة أو التأخير و التعديلات الجوهرية التي قد تطرأ على ظروف السفر تكون بإثباته أن مرجع الضرر سبب أجنبي لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه فيستفيد من هذا الإعفاء وكلاؤه و تابعوه إذا ما أثبت الوكيل أو التابع أن ما حدث من أفعال أدت إلى قيام مسؤولية أي منهم وقع أثناء تأدية وظيفته أو بسببها .

فخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه مفترض إلا إذا ثبت العكس و كانت الوفاة أو الإصابات الجسمانية للراكب أو الخسائر أو الأضرار التي لحقت بأمثلة الحجرة مسببة من جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث²(المادة 843 من القانون البحري الجزائري) .

إضافة إلى ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 847 من التقنين البحري : " إذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية و فقدان الأمتعة أو إضرارها أو ساهم في ذلك ، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تحقيقها " .

فبالنسبة لدعوى التعويض على أحد وكلاء الناقل أو على أحد تابعيه جاز لمن أقيمت عليه الدعوى التمسك بالدفع التي يكون للناقل الاحتجاج بها و بأحكام المسؤولية و انقضاء الدعوى بمضي المدة إذا أثبت الوكيل أو التابع أو المنسوب إليه صدر في حالة تأدية وظيفته أو بسببها .

و ينبني على ذلك أن الوكيل أو التابع يستطيع أن يتمسك بتحديد المسؤولية و بالتقادم القصير و يمتنع عليه مقابل ذلك الإفادة من شروط الإعفاء من المسؤولية إن وجدت و يبطل أي شرط يتضمن الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية التي فرضها على الناقل . فأي اتفاق يكون قبل وقوع الحادث من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تعديل عبء الإثبات أو تحديد التعويض بأقل مما هو مقرر قانونا يعد باطلا . بمفهوم المخالفة كل اتفاق يتم بعد وقوع الحادث من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها يكون صحيحا . و علة صحتها حينئذ هو فقدان الناقل لمكنة فرض تلك الشروط مستغلا قوته الإقتصادية ، إذ بعد الحادث يكون المسافر أو وراثته أو من يعولهم في وضع قوة يسمح لهم بأن لا يقبلوا سوى الشروط التي تحقق مصلحتهم¹ (الشراوي و آخرون، 1993، ص483).

فأي اتفاق يتم بعد وقوع الحادث على أي من الأمور السابقة جائز لزوال مظنة استغلال الناقل للمسافر¹ (قايد 2004 ، ص 218) . و يعد بمثابة نزول المضرور عن حقوقه بعد ثبوتها .

1 - البطلان :

لا يشمل البطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية على خلاف ما نص عليه القانون فحسب ، و إنما يمتد إلى الشروط التي يكون من شأنها التعديل من أوصاف المسؤولية ذلك أن تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل البحري قد يفضي في كثير من الأحيان إلى إعفائه من المسؤولية . في هذا الصدد فقد ذهب رأي إلى قصر تطبيق حالات المسؤولية على المسافر أو وراثته أو من يعولهم و من تم يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير فالمشرع في مادة نقل الأشخاص قد قصر تحديد المسؤولية على حالة الوفاة أو الإصابة و لم يحدد لمسؤولية الناقل عن التأخير ، نظرا لأن مسؤولية الناقل عن التأخير مسؤولية مطلقة و ليست محدودة و بتالي فإن مدى تقدير التعويض عن التأخير يتم وفقا للظروف التي تحيط به² (الجميل، 2015، ص 197) .

كما يجوز الاتفاق على التخفيف من هذه المسؤولية بأقل مما ينص عليه القانون أو تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على الناقل بخصوصها . على ألا يكون التحديد تافها على نحو يكون معه قناعا للإعفاء من المسؤولية و ليس تحديدها³ (دويدار ، 1999، ص 297).

بمعنى أنه يجوز تحديد مسؤولية عن التأخير قبل الحادث و التي لم يضع المشرع حدا أقصى بالنسبة لها فيجوز له اشتراط تحديد مسؤوليته اتفاقا . و لكن لا يجوز له اشتراط إعفائه لأن بطلان شروط الإعفاء جاء عاما شاملا لكل حالات المسؤولية و لذا لا نجد مقبولا القول بجواز اشتراط الناقل اعفائه من المسؤولية عن التأخير¹ (حمدي، 2007، ص 508) فكل شرط يكون من شأنه أن يؤدي بطريق غير مباشر إلى إعفاء الناقل من المسؤولية يقع باطلا وفقا لنص القانون . و نضرب مثلا بالشرط الذي يقضي بتحديد مدة قصيرة للتقادم سرعان ما تحول دون امكانية رجوع المضرور على الناقل البحري ، أو الشرط الذي يقضي بتنازل الراكب عن حقوقه التأمينية و هو ما يؤدي إلى عدم تحمل الناقل البحري العبء النهائي للمسؤولية² (المادة 18 من اتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974) .

2 - صور الإعفاءات :

تتسع صور الإعفاء من المسؤولية كليا أو جزئيا أو التخفيف منها أو الإنقاص من الحقوق التي قررها القانون للمضرور قبل الناقل سواء كان ذلك بطريق مباشر أو غير مباشر³ (حمدي ، 2007، ص 509).

و نورد مثلا لشرط يعد باطلا بطلانا مطلقا ، الشرط الخاص بضمان الناقل لهلاك و تلف الأمتعة المسجلة خلال الرحلة البحرية و لا يطبق ذات الشرط على الأمتعة المودعة أو غير المسجلة إذا تولى الناقل حفظها بناء على طلب المسافرين ، فهذه الأمتعة تخضع للمسؤولية بشأنها لأحكام مسؤولية المودع لديه عن حفظ الأشياء المودعة فمسؤوليته هنا مبنية على الالتزام ببذل عناية و ليس تحقيق نتيجة فهو يبذل العناية الكافية في حفظ الأشياء ، فإذا كان الالتزام ببذل عناية فليس هناك ما يمنع من جعل الاتفاق التزاما بتحقيق نتيجة ، السؤال الذي يتم طرحه هنا هل يمكن اعتبار ارتباط الوديعة بالنقل اتفاقا ضمنيا على جعل التزام الناقل بصفته مودع لديه التزاما بتحقيق نتيجة ؟

(بدل العناية الواجبة في نقل الأشياء ، كيف يحكم فيها القاضي ، و هل يظل المسافر مسؤول عن هذه الأشياء حتى بعد إيداعها لدى الناقل)

وفقا لنص المادة 269 / 1 من قانون التجارة لا يكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالأمتعة الغير المسجلة مالم يثبت المسافر أن الضرر نشأ

عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه ، فحيث لا تقوم حراسة الناقل للأشياء لا تفترض مسؤوليته.

فلو احتفظ المسافر بحيازته لهذه الأمتعة يظل هو الحارس عليها ما لم يثبت قيام الناقل أو أحد من تابعيه بإحداث خطأ تسبب في وقوع الضرر ، يسأل وقتها الناقل وفقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية ألا وهي ضرورة إثبات الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر . و قد رأينا من قبل أن حكم البطلان يمتد إلى كل اتفاق من شأنه التأثير على مسؤولية الناقل¹ (الجميل، 2015، ص199).

و يضاف إلى ذلك أن قيمة التعويض الذي يلتزم به المؤمن أو أي ضامن آخر يدفعه قد تفوق قيمة التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بأدائه. و أخيرا يؤدي هذا إلى الإتفاق على التزام المضرور برفع دعوى المسؤولية على الناقل البحري في حين يمكنه الاكتفاء بالحصول على التعويض من شركة التأمين أو غيرها من الضامنين على أن يحل أي منهما محل المضرور في الرجوع على الناقل² (دويدار، 1999، ص267) .

الفرع الثاني: التشدد في المسؤولية

تظهر مؤشرات التشدد في مسؤولية الناقل البحري عند دراسة عقد النقل للأشخاص في نقاط عدة على المستوى الدولي و تكاد تخبو تماما من نصوص قانون 8 / 1990 الصادر في مصر أمام اتساع أسباب الإغفاء و منها على سبيل المثال لا الحصر ، ازدياد مخاطر الرحلة عندما تكون الملاحة البحرية محاطة بمخاطر أكبر في مرحلة من مراحلها فيقع على الناقل أن يزيد من احتياطات و ضمانات السلامة حتى أنه يتعين عليه في بعض الحالات أن يجبر المسافرين على الالتزام بهذه الاحتياطات و ترتيبا على ذلك فإن مسؤولية الناقل في مثل هذه الحالات تكون أشد مما تكون عليه في الحالات العادية¹ (موسى ، 1996، ص162). و لقد خلى القانون المصري تماما من نص يشدد من مسؤولية الناقل البحري إذا وقع حادث جماعي و أصيب فيه عدد كبير من المسافرين ، فالقواعد

العامّة في مسؤولية الناقل تطبق في حالتها الضرر الفردي و الضرر الجماعي

وقد رأينا ما حدث بعد كارثة القمر السعودي و التي غرقت عام 1994 في البحر الأحمر و الحوادث الجماعية الأخرى أما القوانين الأجنبية فنجد أنها فرقت بين الحالتين حيث ألفت على كاهل الناقل في حالة الضرر الجماعي بمسؤولية أشد من حالة الضرر الفردي و ذلك بأن جعلتها مسؤولية مفترضة أو بقوة القانون و دون البحث فيما إذا كان الناقل قد ارتكب خطأ أم لم يرتكب¹ (موسى، 1996، ص 164).

و نجد أنه في ظل اتفاقية أثينا جاءت المادة 18 منها ببطان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث يكون الغرض منه الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية . و يمكننا تفصيل الشروط الباطلة التي تبرم بين الناقل و الراكب قبل الحادث و يكون مضمونها الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية في الآتي :

* إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أو فقد أو تلف الأمتعة .

* تعديل عبء الإثبات الواقع على الناقل .

* تعديل التعويض ، بما يقل عما هو مقرر في المادة 7 و 8 .

* حرمان المدعي من اختيار المحكمة التي تنظر الدعوى الواردة في المادة 17

1/

بهذه الشروط نجد أن المادة 18 من الاتفاقية تتفق تماما مع المادة 260 من قانون التجارة البحرية² (الجميل، 2009، ص 22).

فكل اتفاق على هذه الشروط قبل وقوع الحادث يعد باطلا بطلانا مطلقا . أما بعد وقوع الحادث فتعد صحيحة و علتها ترجع إلى أن الناقل فقد قوته التي يستغلها قبل الحادث ، فبعد الحادث يكون المسافر وورثته في وضع يسمح لهم بأن يقبلوا من الشروط ما يحقق مصالحهم . و بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية مرده خشية المشرع أن يفرض الناقل شروطا مجحفة بالراكب¹ (حمدي، 2007، ص 677) .

أما بعد وقوع الحادث الذي سبب الضرر (الإصابة الجسدية للراكب ، أو فقد أو تلف الأمتعة) فإن تلك الخشية تنتفي و تعدو مثل هذه الشروط صحيحة .

و المشرع يحمي المسافر وورثته و من يعولهم من شروط الإعفاء من المسؤولية و كذلك من شروط تخفيف هذه المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل حسب مواد القانون ، و تعتبر مواد القانون البحري ضد كل شرط يخفف من عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل أو يحدد الحد الأقصى للتعويض بمبلغ أقل

من 150 الف جنيه أو يقرر التنازل للناقل عن حقوقه الناشئة عن التأمين على شخص المسافر² (الشراقوي و اخرون ،1993، ص 482).

الخاتمة :

و ختاماً لما سبق ، تبدو مسؤولية الناقل البحري للأشخاص و أمتعتهم بحراً من الأهمية البالغة سواء بالنسبة للناقل و أساسها تمثل الأساس الذي تقوم عليه العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري في توضيح حقوق و التزامات كل طرف. و يأتي تحديد الظروف التي قد تطرأ على عملية النقل و التي تخلق حالات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية على أولوية المعرفة لأطراف عملية النقل البحري . حيث استقرت كل الأنظمة القانونية و الفقه الدولي البحري على تدعيم الناقل البحري عند انعقاد مسؤوليته عن الدين بعدم خضوعه لقاعدة التعويض الكامل بأن جعلوها لا تتعدى حدوداً معينة تم النص عليها صراحة من قبل القانون.

المراجع :

الكتب:

- إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، دراسة مقارنة ، دار الجديدة للنشر، اسكندرية 2009 .
- كمال حمدي ، القانون البحري ، (السفينة - أشخاص الملاحة - استغلال السفينة- ايجار السفينة - نقل البضائع و الأشخاص) ، منشأة المعارف 2007 .
- مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة ، الطبعة الاولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2006 .
- محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الاولى دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2004 .
- محمود سمير الشراقوي ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 .

-
- محمود محمد عباينة ، أحكام عقد النقل ، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقيات الدولية و الاجتهادات القضائية دار الثقافة ، 2015 .
 - هاني دويدار ، موجز القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، اسكندرية 1996 .
 - ايمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، دار الكتب و الوثائق القومية ، 2015.
 - عبد الحميد مرسي عنبر ، شركات النقل البحري ، شركات الملاحة البحرية دار الكتب المصرية ، 2015
 - عبد الرافع موسى ، مدى الشدة في أساس مسؤولية الناقل البحري دار النهضة العربية ، 1996.
 - **الاتفاقيات الدولية :**
 - اتفاقية بركسل لسنة 1961 المتعلقة بتوحيد القواعد لنقل الركاب بحرا .
 - اتفاقية أثينا لسنة 1974 المتعلقة بنقل الركاب و أمتعتهم بحرا .
 - **الأوامر و القوانين:**
 - الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، ج ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 ، المعدل و المتمم بالقانون 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998 ، و بالقانون رقم 10 - 4 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج ر 46 المؤرخة في 18 أوت 2010 ، المتضمن القانون البحري الجزائري .